SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 49 minutos)

La Comisión de Defensa Nacional tiene el gusto de recibir a los representantes del Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay, que vienen a plantear la situación por la cual se está autorizando embarcar en el cargo de segundo patrón a ciudadanos extranjeros y se está dejando de lado el requisito de ser ciudadanos uruguayos naturales o legales.

Están presentes el señor Senador Garat, la señora Senadora Topolansky y el señor representante Domínguez que integra la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes.

SEÑOR ROUSSERIE.- Quería aclarar que nos acompañan dos integrantes del gremio de los marinos, los señores Laurido y Zaldivar.

SEÑOR MUSETTI.- Pertenezco al Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay y, ante todo, quiero agradecerles por habernos recibido.

En concreto, venimos a plantear una situación que estamos viviendo desde el año 1996. Permanentemente hemos denunciado a las autoridades competentes -es decir a los marinos mercantes- el tema de los segundo patrones, que se están embarcando en barcos de banderas uruguayas y que no están cumpliendo con los requisitos que establece la ley. Hemos mantenido varias reuniones con el Director de Marina Mercante sin haber podido lograr un entendimiento sobre el tema. Seguramente eso se debe a que él hace una interpretación de la ley diferente a la nuestra, razón por la cual no nos hemos podido poner de acuerdo sobre la solución de este problema.

Hay un aspecto que nos llama mucho la atención y es que cuando vamos a solicitar una interpretación de la ley, siempre recibimos respuestas evasivas; sin embargo, en cada oportunidad que tratamos de demostrar que la ley nos favorece, encontramos que existe un decreto nuevo, que aparece muy rápidamente y que, lamentablemente, siempre va en contra del interés de los trabajadores. Como ejemplo de esto, podemos citar un decreto del año 1998, que habla de dinamizar los embarques de los extranjeros. Eso es muy grave para nosotros, porque dinamizar los embarques de los extranjeros significa dejar sin trabajo a gente de nuestro país. En definitiva, esto implica que las fuentes de trabajo que pierden los uruguayos pasen a manos extranjeras.

Actualmente, eso se está aplicando a ultranza y representa para nosotros una situación muy grave en lo que tiene que ver con las posibilidades de empleo. En realidad, no conocemos cuál es el motivo de esa iniciativa, pero sí tenemos claro que esa dinamización solamente afecta nuestras posibilidades de empleo. Indudablemente, aplicar en este momento un decreto del año 1998 significa dejar sin trabajo a los uruguayos para darlo a los extranjeros. Parece evidente que el país hoy no está en condiciones de aplicar una norma de esa naturaleza.

SEÑOR ROUSSERIE.- Creo que un aspecto que actúa como agravante en esta situación es que los requisitos que se le exigen a los extranjeros no son los mismos que se establecen para nosotros. Los requisitos que la normativa vigente determina para nosotros se ignoran absolutamente en el caso de los tripulantes extranjeros e, incluso, tampoco existe reciprocidad en ese aspecto en sus países de origen.

SEÑOR MUSETTI.- Repito que el aspecto que más nos preocupa es que se esté usando este decreto que se contrapone con lo que establece la ley en un momento tan difícil para nuestro país en lo que tiene que ver con el desempleo.

Más allá de eso, también tenemos una cantidad de trabas de la Prefectura Nacional Naval que, en realidad, en ningún momento nos brindó ayuda. Por ejemplo, todos sabemos que los patrones de pesca en los buques de bandera nacional deben ser ciudadanos naturales o legales uruguayos. Cuando se habla de comando del buque, ellos interpretan que se trata del capitán, pero el tema es que éste tiene sus oficiales arriba del puente; entonces, la integración del comando del buque no está dada sólo por el capitán, sino también por los oficiales que haya que llevar. En el caso de los buques de altura -a los que nos estamos refiriendo- sería el segundo patrón. De manera que no puedo entender cómo la Prefectura Nacional Naval puede aceptar que el segundo patrón sea una persona extranjera que no cumple siquiera con el requisito de ser ciudadano legal, a la que no se exige ningún tipo de patente ni refrendo.

Además debemos señalar que nosotros no tenemos reciprocidad en ninguno de los países de los que estamos hablando. Es más, no existe reciprocidad ni aun tratándose del MERCOSUR. Existe el caso de un compañero que hace tres años estuvo en la Argentina y debió volver porque no se le permitió navegar. Así pues, no entendemos cómo la Prefectura Nacional Naval permite tripular barcos de bandera nacional en el comando del buque a extranjeros que ni siquiera hablan el idioma. A propósito de esto debemos decir que, lamentablemente, ya ha habido varios accidentes. No hace mucho, por ejemplo, se produjo el hundimiento de un buque donde el jefe de máquinas era extranjero -más precisamente, coreano- y no hablaba español, por lo que, cuando intentó comunicarse con el patrón, no hubo entendimiento. Resulta que para poder enterarse de lo que pasaba, el capitán tuvo que bajar a la Sala de Máquinas y así se dio cuenta de que se estaban hundiendo. Estamos hablando de requisitos mínimos que se pretende reúna una persona que, supuestamente, está al mando de un buque, razón por la cual tiene una gran responsabilidad sobre las vidas que allí se encuentran. Entendemos que el hecho de que esa persona no pueda tener una comunicación con un supuesto oficial, que le antecede, es un error en el que no se puede caer.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Creo que en días anteriores tuvo lugar un conflicto en el cual se planteó claramente el problema que aquí se ha formulado, tal como trascendió a través de la prensa. Se dio el caso de que en un barco el segundo patrón era extranjero, me parece que norteamericano. En lo personal, me gustaría saber cuál fue el desenlace de la situación.

SEÑOR MUSETTI.- Ante todo, debemos decir que este problema data del momento en que la Prefectura Nacional Naval concede un permiso -como tantos que ha dado- a un ciudadano norteamericano que no tiene la ciudadanía legal uruguaya y que ni siquiera posee una patente refrendada. Una vez que nos llegó ese dato fuimos a discutir el tema con la Marina Mercante, donde se nos dijo que se trataba de un permiso especial concedido por la autoridad. Quisimos saber si había una patente, pero comprobamos que no tenía nada que lo pudiera refrendar.

Esa situación desembocó en una reunión con la Cámara de Armadores, porque el problema se agravaba. Hoy por hoy, los grandes problemas de los segundos patrones están en empresas extranjeras, a las que, más allá de que tengan bandera nacional, muchas veces tenemos dificultades para localizar. De todos modos, en este caso el tema estaba ingresando a nivel de la Cámara de Armadores, con la cual hemos firmado distintos convenios. Lo cierto es que esto llevó a parar la flota pesquera durante siete días, aunque debe quedar claro que la medida no obedeció a un capricho nuestro. Cuando el buque salió en esas condiciones tuvimos una reunión con los armadores, y como el viaje iba a demandar diez o quince días, decidimos esperar para que la situación se solucionara a su regreso. Confieso que al término de ese encuentro nos fuimos con la idea de que los armadores iban a interceder ante la Prefectura para que hubiera una salida pero, lamentablemente, no fue así. Entonces paralizamos la flota -que en la actualidad está liberada y navegando- a fin de realizar una asamblea. Deseo informar que en una reunión mantenida con el Capitán Raggio, nos aseguró que el permiso no se volvería a dar porque a su juicio no contaba con los datos necesarios. En definitiva, nos mantendremos alerta hasta el próximo 19, fecha en la que caduca el permiso.

SEÑOR GARAT.- Quiero formular una pregunta porque tengo cierta confusión. Se viene a esta Comisión -que tiene el deber de controlar los actos del Poder Ejecutivo- a formular una denuncia en el sentido de que se otorgan permisos de pesca o autorización a barcos para salir a pescar, sin cumplir con la ley. Esa es una denuncia grave, y tenemos que ser responsables de que se cumpla la ley que hemos votado. En tal sentido, estoy de acuerdo con ustedes. A esos efectos, deberemos preguntar al responsable del Poder Ejecutivo por qué no se cumple.

Por otro lado, la exposición que se ha hecho me ha generado alguna confusión. Se ha dicho que hay barcos que salen con el comando incompleto. ¿A qué llaman "comando incompleto? ¿Al Comandante, o sea, el patrón, al segundo o a toda la gama, tal cual establece la ley? Lo que he deducido de sus palabras -y pido que me lo aclaren, más allá de que entiendo el tema y sé cómo es la situación- es que habría una especie de aceptación o acuerdo para que algunos barcos puedan salir aunque no cumplan la ley en su totalidad. Ustedes han dicho que algunos barcos que salen, cuando vuelven arreglan la situación. En concreto, ¿saben en este momento cuáles barcos son los que cumplen con la ley y cuáles no? ¿Hay algunos barcos que estén actuando en este momento con el permiso de la autoridad correspondiente y que no cumplan con lo que establece la ley? Eso yo no lo sé y ustedes, que son quienes vienen a denunciar la situación, son quienes lo tienen que decir. Como dije, quiero saber cuántos barcos cumplen con la ley y cuántos no, para ver qué medida se debe tomar.

También quisiera saber cuál es el alcance de lo que ustedes han dicho. Han manifestado que paran la pesca porque están en negociaciones, pero entienden que ese no es un procedimiento correcto -yo lo veo así- porque acá se cumple o no se cumple la ley. Además, cumplir la ley no es motivo de negociación y no hay necesidad de un paro. Entonces, si se está incumpliendo la ley, hacen bien en venir a denunciar la situación para que esta Comisión tome en cuenta su denuncia y el Parlamento haga lo que tiene que hacer, que es controlar que el Poder Ejecutivo cumpla con la ley. La etapa intermedia en la que ustedes, como tripulantes u operarios de los barcos de pesca, hacen un paro o tienen que negociar con los armadores para que se cumpla la ley, me parece que es totalmente absurda y ni siquiera merece que la escuchemos. Se debe ver qué medidas concretas hay que tomar para solucionar el tema. Sé que pasan ciertas cosas pero ustedes, que vienen a hacer la denuncia, tienen que saber qué es lo que realmente está sucediendo. Por tanto, les pediría que me aclararan cuál es la verdadera situación porque no la conozco, y si los Legisladores toman alguna medida al respecto, deben saber de qué están hablando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo un material que el Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay tuvo la amabilidad de remitírmelo ante un pedido de mi Secretaría. Debo aclarar que creí que se había distribuido entre el resto de los integrantes de la Comisión pero, al parecer, no debo de haber sido claro en las instrucciones que impartí en la Secretaría porque no fue así; de todos modos, el material es de rápida lectura.

El Sindicato, concretamente, denuncia tres casos en el año 2003 -el fax está un poco borroso por lo que pido que me corrijan si me equivoco- de los buques: Palo, Virginia C. y Black Hunter, los que habrían zarpado con un solo patrón, sin el requisito del segundo patrón. Efectuada la denuncia, la empresa Pecoa S.A. habría interpuesto recursos, a los que se les habría dado efecto suspensivo. Como estamos en el año 2004, quisiera saber en qué etapa del proceso o de la investigación administrativa se encuentra esta denuncia.

Por otra parte, otro planteo que realizan tiene que ver con algunos buques que operaban acá con bandera nacional, con patrón y segundo patrón de nacionalidad uruguaya y que pasaron a operar con bandera boliviana. Reitero, estos barcos, al amparo de la ley boliviana -que parece que no tiene los requisitos de la uruguaya- habrían pasado a operar con un solo patrón; después volvieron a la bandera uruguaya y siguieron operando con un solo patrón.

Como decía, estas son algunas de las denuncias que me han hecho llegar por escrito y, reitero, pido disculpas al resto de los señores Senadores porque creí que el material había llegado a todos. Cabe señalar que la delegación agregó, en este momento, material nuevo que no hemos tenido tiempo de leer.

SEÑOR MUNÚA.- Con respecto al primer punto, debo decir que esos barcos son chicos. Es más; en los Estados Unidos están dados de baja porque son de fibra de vidrio. Además, el patrón y el segundo patrón dormían sobre la mesa del comedor en los buques "Palo" y "Virginia". De estos barcos, cuando recién llegaron, bajaron un patrón y subieron un marinero y le pusieron bandera boliviana. Uno de ellos fue detenido y traído por la Armada porque estaba robando, ya que no tenía autonomía para salir fuera de las 200 millas. Reitero, lo agarraron robando, lo trajeron, quedó parado un tiempo y luego es cuando se quieren sacar los barcos. A tal punto llegó esta situación que estos barcos, que no pueden realizar pesca de altura porque miden 18 metros - hablando mal y pronto, son una tabla flotante- lograron que Prefectura les diera permiso como barco de altura. ¿Comprenden? Después comenzó el tire y afloje con el armador y nosotros nos amparamos en la ley de que un barco de altura debe ser despachado por dos patrones. En cierto momento, el Director de Marina Mercante -más precisamente, el 23 de diciembre del año pasado- nos pidió, de parte del Almirante, si podíamos conceder que ese barco saliera con un solo patrón. Contestamos que nos parecía un disparate que el Almirante nos dijera que violáramos lo que ellos mismos habían escrito.

Ahora bien; el barco Black Hunter -que es de la misma empresa- sale con dos patrones mientras que los otros dos barcos salen con un patrón por un pedido especial que se nos dijo que había conseguido el armador por medio del Capitán Flangini. En contrapropuesta, el Capitán Raggio comunicó a Presidencia que por única vez podían salir esos dos barcos -porque de lo contrario la Prefectura se pisaría el palito- con un solo patrón por problemas de locación y no por temas de navegabilidad, porque era inhumano ya que el segundo patrón dormía arriba de la mesa del comedor. A cambio de esto, se debía integrar a todos los barcos de la flota uruguaya el segundo patrón de nacionalidad uruguaya.

En lo que tiene que ver con el segundo punto que mencionaba el señor Senador, debo decir que hecha la ley hecha la trampa, y pido disculpas a los Legisladores que son quienes las elaboran. En realidad, la ley dice que un barco de altura debe ser mandado por un patrón y un segundo patrón uruguayo. Sin embargo, cuando después entraron todos los barcos de bandera extranjera, salió un decreto que establecía que el barco debe ser comandado por un patrón capitán u oficial uruguayo y el 50% debe ser tripulación extranjera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente para hacer una aclaración. ¿Se debe contar con un mínimo de un 50% de tripulación nacional?

SEÑOR MUNÚA.- Exactamente. Es ahí cuando el segundo patrón pasa a ser extranjero. Por su parte, la Prefectura interpreta que allí no se dice que el segundo patrón tiene que ser uruguayo; sin embargo, nosotros pensamos que si es una ley hecha por uruguayos para barcos uruguayos, estaría de más establecer que el patrón debe ser uruguayo.

SEÑOR GARAT.- Pero la ley lo dice.

SEÑOR MUNÚA.- Por ejemplo, en un barco de guerra no se dice que el capitán, el artillero de proa y el de popa deben ser uruguayos.

A todo esto, el Capitán Raggio nos ha señalado que si él hace cumplir esto tal como nosotros decimos, las empresas extranjeras le harían pleito.

Es así que comenzamos a hablar con los armadores acerca de la conveniencia de un segundo patrón porque, por ejemplo, puede darse el caso de que un patrón salga en un barco, cruce la escollera y se enferme, se descomponga, y el segundo sea chino o coreano; ¿cómo va a hablar con la Prefectura? A un patrón de cabotaje -primera patente que obtenemos- se le exigen muchos requisitos para poder obtener su patente, entre ellos el de conocer la zona. Los capitanes conocerán las zonas del mundo por las cartas, pero conocen las de acá.

Entonces, nos encontramos con muchas irregularidades, ya que el decreto desautoriza a la ley. Posteriormente llega una circular del Capitán Tomasett, donde se establece que basta venir de cualquier país con una patente y, mientras se la estudia, automáticamente se otorga un permiso para poder trabajar. Esto es inédito: es como si alguien dijera que es médico y mientras se estudia la patente se lo deja operar.

Con respecto al tema de que llegamos a hablar y a hacer una negociación con los armadores, puedo decir que entendimos que no podíamos parar a toda la flota por un solo barco -más allá de entender que el Capitán Raggio señaló que el 19 no da más permiso- porque sabemos que los americanos no tienen patente de patrón -eso no existe- y que el hombre no tiene ninguna. Esto se hace por conveniencia del armador, porque esa persona es la que le vende pescado en los Estados Unidos; no es lo mismo que lo venda Munúa a que lo haga Willington.

SEÑOR LAURIDO.- Pertenezco al Centro de Maquinistas Navales y agradezco a la Comisión de Defensa Nacional del Senado por habernos recibido, y a los colegas patrones de pesca por haber accedido a que los acompañáramos en el día de hoy. Visto que la problemática que ellos explicaron concretamente y la detención de la flota de la semana pasada a fin de que ellos realizaran una asamblea más numerosa nos involucró a todos, nos encontramos aquí en esta oportunidad. Cada vez que cualquiera de los tres gremios que está arriba de los buques tiene alguna situación particular, inmediatamente involucramos al resto de los compañeros de trabajo.

Si bien en este tema específico ocurrió que en un buque se dio la sustitución de un patrón uruguayo por un ciudadano americano, nosotros vamos a dejar documentado a la Comisión que los maquinistas navales estamos siendo sustituidos al igual que los patrones y los marineros. Pero no sólo sucede eso -como dice el señor Munúa- sino que a partir del año 1998, esto que se llama "Circulares DIRME", de la Dirección Registral y de Marina Mercante de nuestra Prefectura Nacional Naval, contienen una palabra muy interesante, ya que dicen que hay que "dinamizar" el embarque de tripulantes extranjeros sin documentación uruguaya. Se dinamiza el embarque de los extranjeros y también se dinamiza, contrariamente, el desempleo de los uruguayos.

A partir de enero del año 2000, la Prefectura Nacional Naval, a través de otra Circular, la Nº 001, previó la forma de sustituir a los maquinistas por alarmas o por camaritas de televisión. Después de una huelga de cuatro meses y medio, en la que fuimos derrotados por la fuerza de los empresarios y de la Prefectura Nacional Naval -que no es ajena a los conflictos- y volvimos a los barcos, perdimos un puesto de trabajo, que fue sustituido no por un extranjero sino por una alarma o una cámara de televisión. Tal como dice la documentación que voy a dejar a los señores Senadores, solamente iba a ser desplazado uno de los dos maquinistas de los buques de pesca de media altura que tuvieran entre 12 y 24 metros. Así nos fuimos a navegar, pero después cambiaron los Directores de Marina Mercante, de la Prefectura Nacional Naval y del Ministerio de Defensa Nacional, y vino otro Capitán de Navío en actividad que supuso que era mejor sacar la expresión "buques de pesca de media altura", para poder sustituirlos por cualquier buque. ¿Por qué los iban a echar de buques de 24 metros, si podían echarlos de buques de cualquier metraje? Entonces, la parte técnica de la reglamentación es exactamente la misma, pero antes se podía sustituir sólo en buques de media altura y hasta 24 metros. A partir de que vino el Capitán Boggia, se cambiaron esas palabras y, por tanto, los armadores están autorizados - presentando un informe técnico- a sustituir maquinistas de cualquier buque y de cualquier metraje.

Esas cuestiones son las que implementa Prefectura Nacional Naval: dinamizar el embarque de extranjeros y el despido de maquinistas. Esas disposiciones marítimas -que no son leyes ni decretos- tienen una fuerza imposible de modificar. Es más: como ustedes habrán escuchado, hace unas semanas en el Puerto de Montevideo, en un buque coreano, hubo un escape muy fuerte de amoníaco, pero las inspectoras y los inspectores del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social no pudieron llegar al barco. Sí lo

pudieron hacer las cámaras de televisión y cuanta persona había en el barco; sin embargo, los inspectores fueron impedidos de hacerlo por un vallado puesto por la Prefectura Nacional Naval a esos efectos.

La Prefectura Nacional Naval, que es nuestra autoridad marítima y representante de la Organización Marítima Internacional por nuestro país interpreta -tal como lo hace respecto a cómo se dinamiza el embarque de los extranjeros- los convenios internacionales que el Uruguay firma. Al respecto, el señor Senador Garat nos recibió el año pasado y el anterior, cuando vinimos a denunciar la forma en que la educación fue militarizada a partir de un decreto del Poder Ejecutivo que todavía sigue vigente a pesar de que existe una promesa del Presidente Batlle de que iba a ser sustituida esa redacción que lesiona la educación marítima y hasta a la propia UTU y a la ANEP. Inclusive, la profesora Fanny Arón denunció también ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo lo mismo nosotros.

En ese convenio, la Prefectura Nacional Naval también interpreta que los maquinistas navales, una vez que terminamos nuestros exámenes y accedemos a ser primeros o jefes de máquina, tenemos la oportunidad de ser calificados como maquinistas limitados o ilimitados, o sea que podemos navegar en buques de hasta 3.000 kilovatios o por encima de esa cifra. Eso lo que hace, simplemente, es coartarnos la posibilidad de trabajo en el extranjero, ya que en el Uruguay no tenemos ese tipo de buques. Es más, no tenemos Marina Mercante. Entonces, eso ha imposibilitado que los maquinistas uruguayos puedan tener acceso a mejores barcos en mejores condiciones. Nosotros estamos haciendo ese reclamo a Prefectura Nacional Naval desde hace más de un año, y el día 9 de este mes -la semana pasada- le hicimos un nuevo petitorio en el que le decíamos que a estos maquinistas que están aquí se les debería haber otorgado una patente mejor para poder trabajar en buques mejores.

Como los señores Senadores podrán ver, quien figura en primer lugar de la nómina -por su apellido era el primero- se llamaba Basile. Él era el Prosecretario del Centro de Maquinistas Navales, y supuestamente a estas horas está enterrado en el Océano Atlántico y su esposa está esperando en Quequén para ver si aparece su cuerpo. Este accidente que han visto ustedes que ocurrió en el fin de semana, fue en un buque hondureño, y se podrán imaginar que no era de los que están en buenas condiciones. Entendemos que quizás, si no se hubiera dinamizado tanto el embarque de los extranjeros, nuestro compañero Basile hoy estaría embarcado en un barco de bandera nacional, tripulando un comando de uruguayos. Lamentablemente, la Prefectura Nacional entendía que tanto Basile como muchos otros no podían tener acceso a barcos de primera categoría y, por lo tanto, seguiremos tripulando barcos que quizás están en inferioridad de condiciones.

Por supuesto que lo hacemos sabiendo a qué vamos pero nos embarcamos de todos modos porque nuestras familias tienen que comer. También sabemos que según las patentes con que contemos, que dicen tres barra tres o tres barra dos, podemos acceder a determinados barcos. Estos números no dicen nada para el común de la gente y tampoco deben significar mucho para la esposa de Basile, quien no sabía que una patente de tres barra dos implicaba tener acceso a un barco de buena categoría. Pero como nuestras patentes son de tres barra tres, sólo podemos acceder a empresas "truchas" -como las denominan los argentinos- como la implicada en el último episodio cuyo barco tenía bandera hondureña pero había sido armado en la Argentina. Con respecto a este último caso, creemos que no vamos a poder obtener mucha más información referente a quién es el dueño o en qué condiciones está el buque.

Como consideramos que todos estos asuntos escapan un poco a la temática a analizar en el día de hoy, deseamos hacer un pedido formal a la Comisión para hablar de todos estos temas en nombre del Centro de Maquinistas cuando ustedes lo consideren pertinente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me gustaría saber si el material que nos han suministrado puede ser conservado por la Comisión o si deberá devolverlo, en cuyo caso haremos las fotocopias que sean necesarias para informar a los demás miembros de la Comisión.

SEÑOR MUNUA.- La Comisión puede conservar el material que hemos puesto a su disposición.

SEÑOR SORIA.- Como representante del Sindicato Unico de Trabajadores del Mar y Afines deseo agradecer a la Comisión por habernos recibido.

Como bien dijeron los compañeros que me antecedieron en el uso de la palabra, el lamentable caso del compañero perteneciente al Centro de Maquinistas, desaparecido en aguas adyacentes a la República Argentina, es uno más de tantos otros relacionados con compañeros que deben trabajar en barcos de bandera extranjera por no poder acceder a los de bandera nacional, más allá de que la Ley Nº 18.833 establece que los barcos de bandera nacional deben estar comandados por patrones o capitanes uruguayos. Hace esa mención expresa y en plural para que quede claro que el comando debe estar integrado por uruguayos. Además, establece que el 50% de su tripulación también debe estar constituida por ciudadanos legales o naturales uruguayos.

En cuanto a la pregunta del señor Senador Garat de por qué no se cumple con la ley, debo decir que aparentemente en nuestro país las empresas, por su poder económico, tienen más peso que las leyes que aquí existen. No tenemos que remontarnos muy lejos para darnos cuenta de que hay empresas que han hecho solicitudes -no sé si verbales o escritas- para que se les concedan beneficios contrarios a los que establece la ley. Nuestro sindicato ha denunciado públicamente esto, muchas veces acompañados por nuestros compañeros de la intergremial marítima. Han existido barcos como el Viarza y otros que actualmente están navegando, que muchas veces no cumplen con los porcentajes establecidos, y en una tripulación de cuarenta trabajadores han llevado dos o tres de nacionalidad uruguaya, lo que constituye una violación flagrante de la ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que hay un error en el número de la ley mencionada, ya que en realidad se trata de la Ley Nº 13.833. Entonces, a efectos de la versión taquigráfica, quiero que quede claro que la norma mencionada es la Ley Nº 13.833, de 29 de diciembre de 1969.

SEÑOR SORIA.- Correcto, señor Presidente; pido disculpas por el error.

Volviendo a la pregunta del señor Senador Garat, cabe agregar que también ha habido algún barco de menor porte, como el caso del Cacique, cuyo comando no estaba integrado totalmente por tripulantes de nacionalidad uruguaya, pero esto ha sucedido con los barcos de gran altura, en los que el comando es, por ejemplo, norteamericano o español; incluso, en estos casos a veces se lleva un capitán pero el que manda verdaderamente es el comando extranjero, por intereses empresariales y económicos. Por eso decimos que el poder económico está por encima de la ley en este país.

Nosotros estamos hablando de alrededor de cuarenta barcos en los cuales, en algunos casos, la tripulación uruguaya es minoritaria; tenemos una gran cantidad de personal extranjero: rusos, norteamericanos, españoles, coreanos, chinos e incluso peruanos. Debemos tener en cuenta que estamos en un país donde el porcentaje de desocupados es realmente importante, especialmente en la pesca, que debe ser el sector con mayor desocupación. Incluso, se siguen dando y consiguiendo permisos de embarque; hay miles de libretas y permisos de embarque en este país y, sin embargo, no todos tienen trabajo. Por todo esto es que desde hace muchos años estamos reivindicando que el 100% de la tripulación de los barcos de bandera nacional sea de nacionalidad uruguaya, y no entendemos por qué hasta ahora no se ha revertido la situación. Es más: en los barcos en que la tripulación es 100% de nacionalidad uruguaya no existen estos problemas de convivencia, ni sucede que compañeros se tengan que ir a trabajar en bandera extranjera, muchas veces en barcos con bandera de conveniencia que violan hasta las más elementales normas de seguridad. Hoy tenemos que lamentar la pérdida de la vida de un compañero del Centro de Maquinistas Navales y de algún otro uruguayo más, de quienes ni siquiera tenemos los nombres, a esta altura.

SEÑOR GARAT.- ¿Por qué estiman que hay un poder empresarial detrás? ¿Qué se logra con esto? ¿Se les paga menos? ¿Se les hace trabajar en horarios distintos a los que corresponde? ¿Cuál es el beneficio del incumplimiento de la ley?

SEÑOR SORIA.- Voy a poner el ejemplo de este pesquero de gran altura, el "Maya V", un barco de 41 tripulantes y con solamente 13 uruguayos, de los cuales uno era el observador y otro era el capitán, es decir que quedaban 11 tripulantes de cubierta.

En este caso, en el mes de febrero, nosotros hicimos la denuncia ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y se inspeccionó la empresa, que era una tercerizadora, porque la verdadera propietaria del buque era solamente una oficina y no brindaba ninguna documentación a los inspectores del Ministerio. A este respecto, les puedo decir que en ese momento, por ejemplo, no tenían a los trabajadores registrados en el Banco de Seguros del Estado. Tampoco tenían a ningún uruguayo inscripto en Caja, y como se podrán imaginar, menos a los extranjeros. Ese es el beneficio directo que reciben las empresas en este país, por las inversiones que se traen, y supuestamente en el Uruguay se habla de inversiones y de mano de obra.

SEÑOR MUNUA.- Quería decir que todos los convenios que tiene firmados el Uruguay con OMI, que se hacen ley, se han venido haciendo desde hace años. Me refiero, por ejemplo, a cursos de supervivencia que, en un principio, eran pagos, pero ahora ya la Escuela ha tenido problemas. Después que nosotros hacemos el curso de OMI -ya sea supervivencia o primeros auxilios- la Prefectura nos cobra por sellarnos el curso que hicimos en UTU. Si no lo pagamos, no se nos sella; cabe aclarar que cada curso sale más de $ 100 y hasta el momento hemos dado siete. Es decir que es una obligación realizar este curso, ya que se trata de un convenio internacional firmado por el país, y Prefectura nos cobra un canon, así como nos cobra la patente. La primera patente es la de cabotaje, y después que la estudiamos y aprobamos, hay que pagar para sellarla; la de media altura, hay que pagarla y la de altura también.

En el marco de la OMI, como es sabido, el Uruguay pide 300 millas de plataforma; los primeros que se oponen son los españoles porque dicen que para qué Uruguay quiere 200 millas si no le da la patente a los patrones. Es ahí que surge el curso de patrones de agua sin límites o patrones de ultramar. Por nuestra parte, 30 patrones hicimos un curso -entregué al señor Presidente una fotocopia de mi diploma- y cuando lo vamos a llevar a cabo la Prefectura dice que no, pues nos falta arpa -que es una suerte de radar moderno que da el cruce de las líneas- e inglés. En el país había dos arpas, uno en la Armada y otro en la Escuela Técnica Marítima; este último se encontraba en el interior y los estudiantes de electrotecnia lo tenían desarmado. Nos llevaron a un barco español y nos mostraron el funcionamiento. Cualquier Capitán sabe que si le dan un aparato nuevo y su manual, al otro día "lo hace bailar", y no es necesario que vaya a ninguna Universidad. Así nos hemos desenvuelto nosotros durante todos estos años.

Empezaron pescando los españoles, los brasileños, los argentinos, y los echamos a todos, pero de buena manera, porque aprendimos a trabajar. Vinieron los primeros patrones atuneros chinos, coreanos y los echamos porque aprendimos a pescar; vinieron los americanos con el sistema maravilloso de pesca de atún y los corrimos con el trabajo, pues tanto patrones, marineros o maquinistas somos profesionales. La prueba está en lo que es la industria de la pesca, que no la hacen los extranjeros, sino los uruguayos. Digo esto porque hablar tanto en detrimento de la tripulación uruguaya, hace parecer que pateamos para afuera en vez de para adentro.

Como decía, en el marco que se hace el curso, la Prefectura nos pide más arpa y más inglés. Entonces, se da una lucha de poderes entre la Prefectura y la Escuela. Esta última dice -hemos presentado una nota sobre lo que contesta la Escuela- que da por terminado el curso, pues cumple con todo lo pedido por la OMI y lo supera. Dentro de la OMI, hay un artículo que dice que las tripulaciones tienen que ser llamadas blancas y que si no hubiese patente de patrones de agua sin límites, los retirados militares y patrones de cabotaje capitanes pueden tripular los barcos, porque los años en barco de guerra no sirven para esa patente.

Como pueden observar, dimos la patente en el año 2000, hace cuatro años que tenemos la patente y la Prefectura todavía no se dignó a sellarla. Sí da permiso, ya que si una empresa va y lo pide, se lo da; pero fue un patrón a pedirlo y le dijeron que igual podía ir el portero de la empresa y se lo daban. Tenemos compañeros que han dado la vuelta al mundo tres veces, han navegado en el hielo, han cruzado los estrechos sin ningún accidente y no han sido encontrados robando o pirateando, ni nada por el estilo. Los barcos que han pirateado no han sido mandados por patrones de altura, ni de media altura, ni de ultramar. Es decir que estamos habilitados para trabajar en cualquier parte del mundo y la Prefectura no nos sella la patente. No sabemos por qué sucede esto, pues la ley está hecha, pero hace cuatro años que a treinta patrones no nos sellan la patente.

SEÑOR ZALDIVAR.- Pertenezco al Centro de Maquinistas Navales y quisiera...

SEÑOR PRESIDENTE.- Perdón, y no es por coartarle el uso de la palabra, pero como el Centro de Maquinistas Navales acaba de hacer llegar una solicitud de audiencia y pensaba proponer a los miembros de la Comisión recibirlos el lunes que viene, si usted quería plantear algo sobre esa problemática, solicitaría dejarla para esa oportunidad, a los efectos de no reiterar los conceptos.

SEÑOR ZALDIVAR.- Creo que hay algunos detalles de la parte legal de todo este asunto, que es el Convenio STCW 95 que, quizás, se están obviando.

El tema de los marinos a veces parece muy extraño y, sin embargo, no lo es, porque el Convenio en el que se basan todas estas interpretaciones y circulares de Prefectura Nacional Naval lo que hace es ajustarlo o interpretarlo a su buen criterio. En casi todos sus puntos, el Convenio Internacional sobre Titulación y Guardias de la Gente de Mar dice que la autoridad competente legislará o

acomodará -por decirlo de una manera más fácil de entender para nosotros- el Convenio, para hacerlo más efectivo. En el caso del segundo patrón del buque Cacique, se le otorga un permiso como forma de equiparar sus licencias con las licencias nacionales. Pero lo que se podría llegar a interpretar es lo que nos pasa también a nosotros, en el caso de los maquinistas navales, que estamos navegando en el extranjero hace muchos años. Nosotros ocupamos puestos de trabajo en el extranjero, pero en banderas de conveniencia, es decir, que son baratas para los armadores, que no tienen legislaciones de los armadores. Además, casualmente, estas embarcaciones están aseguradas por las aseguradoras mundiales más baratas e investigadas -por decirlo de alguna manera, porque son las sociedades clasificadoras las que investigan y las clasifican- o clasificadas por las sociedades clasificadoras más baratas del mundo. En esos barcos es que los uruguayos conseguimos la equiparación de nuestras licencias; justamente, en esos barcos, por ejemplo, de industrias poderosísimas, como puede ser cualquier transnacional del petróleo, es donde nosotros conseguimos los puestos de trabajo que los europeos, los que pertenecen al Primer Mundo no quieren ocupar.

Reitero que esos son los puestos de trabajo que nosotros ocupamos; esos son a los que podemos llegar de acuerdo con una legislación internacional que nos ampara.

En la marina mercante uruguaya -por llamarla de alguna manera a esa pequeña flota que tenemos y dos o tres barcos más, que no son mayores que el porte de un barco de cabotaje- se dan ciertas interpretaciones de la ley y nosotros creemos que la Prefectura Nacional Naval podría tener ciertas potestades para eso. Estamos viviendo una situación en la que en el caso de los maquinistas navales, tenemos cuatro jefes de máquina, siete Primeros, quince Segundos y más de veinte Terceros desembarcados, esperando en la casa a que alguien los llame para navegar.

Creo que esa interpretación, que siempre es una interpretación política de la ley, se podría modificar para que esos puestos de trabajo fueran ocupados por los maquinistas navales uruguayos. Me parece que ocurre algo similar con los patrones de pesca y con los marineros.

Nosotros sabemos que la ley fue creada con el espíritu de atraer inversiones y capital. Por ejemplo, dos de los barcos atuneros más viejos, con más de veinte años en el Uruguay, cuando se los reacondicionaron totalmente no fue con mano de obra uruguaya y no se invirtió un solo peso en el Uruguay. Estos fueron llevados a España y se hicieron completamente nuevos. En esa industria hay muchísimo dinero, por eso los barcos fueron reconstruidos totalmente, pero no en el Uruguay. Los diques de nuestro país no trabajan; un 10% de su mano de obra está en planilla y los demás son empresas unipersonales o contratados. Sin embargo, el espíritu de la ley era generar mano de obra y atraer capitales internacionales hacia estas aguas que son muy ricas.

Como muy bien decía el señor Senador, la ley se hace para que se cumpla y con un cierto espíritu que en este caso no se cumplió. Estoy nombrando dos o tres barcos españoles, pero todos esos barcos que están abanderados con el pabellón uruguayo -y nosotros tenemos la posibilidad de verlos en muchas puertos del mundo- no están en los mejores puertos. Cuando los vemos en los mejores puertos es porque están presos como el caso del Viraza. Para nosotros es un orgullo ver un pabellón uruguayo en el extranjero, pero no en estas condiciones.

Los puertos en los que vemos barcos con el pabellón uruguayo son terriblemente malos, de la peor calidad, donde se trafica el pescado más caro. Repito, creo que ese no fue el espíritu de la ley ni es lo que nosotros, como marinos mercantes, queremos ver. Nosotros queremos ver nuestro pabellón en todos lados, pero en otras condiciones.

Prefectura Nacional Naval se ampara en el Convenio Internacional para otorgar esas licencias, esos permisos y para permitir que un barco salga a navegar aquí cerca y a pescar con tripulación extranjera. La ley tiene una reciprocidad, hay convenios internacionales que dicen que si yo le estoy dando a un tripulante ucraniano una titulación, esa misma titulación la tengo que tener si voy a Ucrania. Sin embargo a mí no me la dan. Entonces, creo que el marco regulatorio de esta ley, de este Convenio Internacional, está siendo sobrepasado por las circulares de la Dirección Registral y de Marina Mercante con los últimos cuatro o cinco directores que firman las circulares y autorizan que nuestro pabellón esté haciendo cosas que estoy seguro que no figuran en el espíritu de la ley.

SEÑOR GARAT.- Resumiendo, quisiera saber si la esencia de lo que vienen a plantear a la Comisión, tanto los maquinistas navales como los patrones, es que se cumpla la ley de embarque. Quiero saber qué es lo que se pide, porque aquí hemos hablado de tripulaciones uruguayas en el extranjero, que es otro tema.

No olvidemos que el Parlamento no es muy ágil para moverse. El tema central es que no se cumple la ley, o sea que hoy, donde deberían estar trabajando marinos uruguayos, tanto maquinistas como tripulantes, hay extranjeros. Es decir que no se cumple la ley. Esa es la esencia del tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera ver si es posible ordenar un poco este tema porque, por lo que observo, estamos tratando leyes, decretos y circulares. La ley, si no me equivoco, es la Nº 13.833, del 29 de diciembre de 1969. El artículo 27, que casualmente estábamos analizando antes de que la delegación ingresara a Sala, menciona las excepciones que por razones de especialidad de la pesca otorga el Poder Ejecutivo. Al respecto se dice que "las embarcaciones pesqueras de matrícula nacional serán comandadas por Capitanes o Patrones, ciudadanos naturales o legales uruguayos, debiendo además el cincuenta por ciento de su tripulación estar constituido como mínimo por ciudadanos naturales o legales uruguayos".

El plural, en lo que se refiere a capitanes o patrones, puede tener dos lecturas: está en plural porque se refiere a embarcaciones, o lo está porque alude a más de una. Simplemente estoy opinando, pero aclaro que esto no es vinculante; en realidad, por una cuestión de técnica legislativa, el hecho de que el término embarcaciones marque un plural en cuanto a la comandancia del buque, me está indicando que debe referir a más de uno. Reitero que se trata de una opinión personal que intenta contemplar un tema de técnica legislativa. El hecho de que se pretenda mencionar a las embarcaciones comandadas por un capitán o por un patrón, es un asunto de hermenéutica jurídica que, debo admitir, tiene dos lecturas en nuestro Derecho.

Posteriormente, en el año 1989, se dicta un decreto que es el Nº 386 que establece que los buques de pesca de altura deben contar con un segundo patrón, con lo cual al menos para los buques de altura -si lo del plural está vinculado a que se trata de más de una embarcación o de más de un patrón- se termina con la discusión, porque ese decreto habla de un segundo patrón. Por otra parte, en el año 1997 se dicta otro decreto, que es el Nº 149, del cual se infiere que los dos patrones tienen que ser uruguayos, naturales o legales. Asimismo, hay una circular cuyo contenido no me queda claro, que es del año 1998 y refiere a los tripulantes

extranjeros de buques pesqueros nacionales. En principio, reitero, no me queda claro, pero más adelante, en el año 2000, a través de otra circular de la misma Dirección, se clarifica un poco el tema al establecer que los buques pesqueros que se incorporen a la bandera nacional deberán llevar un primer y segundo patrón de nacionalidad uruguaya.

Quise hacer este resumen porque es la conclusión a la que llego como abogado en una lectura muy rápida, tratando de entender las reglas de juego que, creo, abarcan leyes, decretos y circulares. Quisiera aclarar que no estoy abriendo opinión porque eso no corresponde en este caso; simplemente hice el resumen a los efectos de comprobar si existe alguna ley más. Posteriormente, veremos qué pasos se dan en esta materia.

Si nadie más desea hacer uso de la palabra y los señores Senadores están de acuerdo, haría una propuesta para reunirnos el lunes próximo, ya que este año por razones obvias los tiempos legislativos se acortan mucho.

SEÑOR GARAT.- Creo que de acuerdo con el planteo de nuestros invitados -por eso quería resumir el tema en una idea general- sería importante que el Ministerio de Defensa Nacional, a través de sus representantes, explicara por qué hay tripulaciones que no cumplen con lo establecido con respecto al 50% de tripulantes con ciudadanía natural o legal uruguaya.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, lo más probable es que se cite también al Centro de Maquinistas Navales. Creo que lo que ha dicho el señor Senador Garat es estrictamente de recibo; es decir, cuando con relación a un tema hay dos campanas, esta y todas las Comisiones del Senado suelen escuchar a una y a otra.

Cabe acotar que el material que nos entregaron será distribuido aunque, evidentemente, todavía no hemos tenido tiempo de leerlo.

SEÑOR MUSETTI.- Nos gustaría leer también el artículo 35 del Decreto Nº 386/989, que expresa lo siguiente: "Cuando un buque de Pesca de Altura opere dentro de los límites establecidos en el artículo 34, podrá ser mandado por un Capitán Mercante o Capitán de Ultramar, Piloto Mercante de Primera o Segunda Categoría o Patrón con Patente de Pesca de Altura, debiendo siempre enrolar un Patrón de Pesca". Menciono esta disposición porque es importantísima.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perdón, ¿pero el artículo 21 de ese decreto no es el que establece la obligatoriedad del segundo patrón?

SEÑOR MUSETTI.- Claro, pero yo hago esta aclaración respecto a los que no son de altura, porque hay buques -como, por ejemplo, el Viarza- que están despachados con capitanes pero no tienen patrones de pesca. Quiere decir que hay doble infracción: primero, porque salen con un tripulante menos y, segundo, porque no se respeta la ley en el artículo que expresa que debe haber, obligatoriamente, un patrón de pesca.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según he leído, ninguno de los dos barcos que tuvieron problemas -con Australia, si no me equivoco- el Viarza y el Maya V, cumplían con esas disposiciones. ¿Es así?

SEÑOR ROUSSERIE.- Efectivamente. Había un capitán que debía tener dos oficiales al mando; sin embargo tenía uno solo que, si bien era uruguayo, no era patrón de pesca. Quiere decir que no se cumplía con ese requisito establecido por ley.

SEÑOR MUNÚA.- Por mi parte, me gustaría mencionar aquí el caso del "Sigma", un barco que está pescando caracol con nasa. El capitán es comandante de helicópteros de la Marina y el segundo es de la Prefectura Nacional Naval y no sabe hacer timón. Hace poco se bajó la mitad de la tripulación porque el mando del barco no les daba seguridad. Simplemente los exhorto a que pidan los datos, para ver qué patente tienen el primero y el segundo patrón.

SEÑOR MUSETTI.- Lo que nosotros queremos es que la ley sea bien interpretada y se cumpla como corresponde, pues consideramos que no se está cumpliendo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, agradecemos la concurrencia de los integrantes de la delegación del Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay en la tarde de hoy y el material que nos han brindado, que recién ha sido distribuido y oportunamente será leído. También agradecemos por el material que nos han hecho llegar, a los representantes del Centro de Maquinistas Navales. En las próximas horas estableceremos la fecha en que serán recibidos y me parece que hay consenso en los señores Senadores presentes sobre la posibilidad de que también concurran a esta Comisión las autoridades del Ministerio de Defensa Nacional.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 19 y 5 minutos.)